

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 38 DÉC 2014



DU MENÉ AU PENTHIÈVRE : L'AVIS D'UN TERRITOIRE SUR LE PROJET LNOBPL

Ce territoire, situé à l'Est des Côtes d'Armor, compte près de 90 000 habitants, entre Rennes et Saint-Brieuc. Il englobe à la fois des communes urbaines, littorales et rurales. Riche de sa diversité et de son attractivité, cet espace est le lieu d'implantation de divers secteurs économiques, que ce soient des activités primaires (pêche, conchyliculture, productions agricoles), des activités secondaires (industries agroalimentaires...) ou des activités tertiaires (tourisme, commerce, formation, santé...). Il bénéficie d'un niveau d'équipement et d'une qualité d'infrastructure élevés, notamment en matière de transport.

En effet ce territoire, dispose de réseaux performants, regroupant axes routiers (RN 12 et RN 176) et axes ferroviaires.

A ce titre la ville de Lamballe dispose d'une gare, en centre ville, véritable centre de mobilité et d'attractivité du Penthièvre, desservie à la fois par le TGV et le TER. Se situant sur l'axe Paris-Brest, la gare de Lamballe sera alors impactée par le projet des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne, Pays de la Loire (LNOBPL).

De plus, le territoire Penthièvre/Mené dispose d'autres gares à Broons, Plénée-Jugon et à Plestan, assurant un intéressant maillage territorial mais également des possibilités de développement du transport tant d'usagers que de marchandises.

C'est pourquoi, ce projet doit être examiné avec grande attention.



I. LE PROJET LNOBPL

LNOBPL est un projet présenté par le Réseau Ferré de France qui consiste à aménager le réseau ferroviaire des régions Bretagne et Pays de la Loire. Ce projet part du constat que le système ferroviaire, à long terme, présente des limites importantes telles que le peu de possibilités d'évolution, la faible capacité pour faire circuler des trains supplémentaires mais une demande de déplacement toujours en hausse. Pour contourner ces limites, le projet LNOBPL tente de répondre à des objectifs définis et partagés par les acteurs du territoire, dont l'amélioration

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

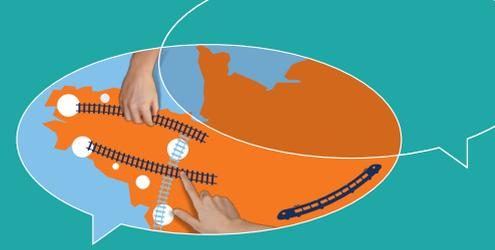
de l'accessibilité de la pointe bretonne, offrir un réseau régional inter-ville performant, rapprocher les deux capitales régionales, Nantes et Rennes, se connecter au site du futur aéroport de Notre-Dame des Landes... Traduit en solutions techniques, le projet a alors pour objet d'améliorer le temps de parcours et d'augmenter la capacité du réseau en terme de déplacement, adaptant ainsi l'offre à la demande. Trois scénarii ont alors été élaborés en tenant compte de trois principes :

- La continuité et la cohérence par rapport aux opérations de modernisation déjà engagées sur le réseau,
- La recherche de la meilleure efficacité des investissements en minimisant l'ampleur des aménagements par le choix de la mutualisation,
- Et la recherche de solutions techniques établies avec une démarche d'éco-conception et respectueuses des enjeux environnementaux des territoires.

Les trois scénarii sont les suivants :

- **Le scénario mauve** : qui comporte de nombreuses améliorations au plus proche du réseau existant conjuguant rectifications (ripages et suppressions de passage à niveau sur 105 km) et courtes sections de ligne nouvelle (au total 145 km) avec une vitesse cible maximale de 220 km/h.
- **Le scénario bleu** : qui prévoit de créer de 165 à 185 km de lignes nouvelles qui, en fonction de leur longueur, de leur insertion et des performances recherchées pourront présenter des vitesses de 220 à 320 km/h. Il s'agit de doubler la ligne existante par une ligne dédiée à la Grande vitesse.
- **Le scénario vert** : qui prévoit de créer de 250 à 270 km de lignes nouvelles qui, en fonction de leur longueur, de leur insertion et des performances recherchées, pourront présenter des vitesses de 220 à 320 km/h.

	SCÉNARIO MAUVE	SCÉNARIO BLEU	SCÉNARIO VERT
Coût	4,20 milliards d'euros	Option Nord Vilaine : 3,10 milliards d'euros	Option Nord Vilaine : 5,00 milliards d'euros
		Option Sud Vilaine : 3,65 milliards d'euros	Option Sud Vilaine : 5,55 milliards d'euros
Gains de trafic	1,9 million de voyageur par an	2,3 millions de voyageurs par an	2,3 millions de voyageurs par an
Gains de temps sur le trajet Rennes-Brest	10 minutes	11 minutes	15 minutes
Enjeux environnementaux	Rivière le Douron Vallée de la Vilaine	Vallée de la Vilaine Vallée du Don	Vallée de la Vilaine Vallée du Don Landes de Lanvaux
Consommations foncières	+	++	+++



II. UN ENJEU D'AVENIR POUR NOS TERRITOIRES

1. LA NÉCESSITÉ DE MODERNISER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BRETONNES

Il est incontestable que le réseau ferroviaire, et notamment sa ligne Paris-Brest, nécessite d'être modernisé au delà de Rennes afin d'accroître l'attractivité de l'ensemble de la péninsule bretonne et son développement économique. LNOBPL, représente alors un réel enjeu de développement équitable du territoire breton, et RFF se doit de faire vivre cet enjeu à toutes les échelles du territoire, par la modernisation d'un maillage performant. En effet, l'amélioration des voies ferroviaires permettra de réduire les inégalités de territoire, en desservant les zones urbaines et périurbaines.

La modernisation des infrastructures ferroviaires bretonnes, tout en ayant une politique d'égalité des territoires, permettra d'accroître l'accessibilité des villes bretonnes, et facilitera ainsi la mobilité des usagers des régions Bretagne et Pays de la Loire.

2. DÉVELOPPER LA GARE DE LAMBALLE POUR TOUT UN BASSIN DE VIE

Gare de voyageurs, tant en TGV qu'en TER, et gare de marchandises, la gare de Lamballe doit être développée. En effet, la saturation des axes routiers (60 000 voyageurs par jours sur la RN 12 entre St-Brieuc et Lamballe), l'augmentation du coût du carburant, l'appropriation par les citoyens de l'intérêt écologique et environnemental, agissent dans le sens d'une hausse des besoins de transport ferroviaire.

Actuellement, la gare de Lamballe irrigue un territoire large allant notamment du Penthièvre au Mené. Elle draine 427 000 voyageurs par an, permettant ainsi aux citoyens de se déplacer tant au niveau local qu'au niveau national, voir international. 140 000 voyages par an sont effectués vers l'Ouest de Lamballe, pour 275 000 voyages par an vers l'Est, 34 trains par jour circulent et s'arrêtent à Lamballe, dont 3 arrêts TGV. L'utilisation de la gare répond à des attentes en

matière de déplacements professionnels, accès aux écoles et universités, tourisme, voyages privés...

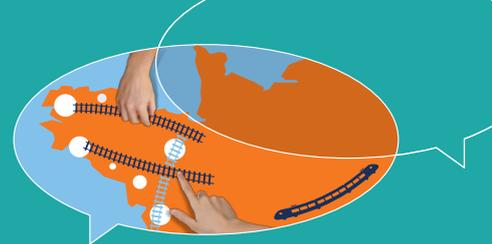
La gare est essentielle pour la mobilité, l'activité et l'attractivité économique et touristique du territoire. C'est pourquoi elle nécessite d'être modernisée et développée, dans le cadre du programme régional de modernisation des gares TER en Bretagne, mais également pour l'arrêt des TGV. En effet, la gare de Lamballe fera prochainement l'objet de nouveaux aménagements visant entre autre à réorganiser la circulation et le stationnement, développer l'intermodalité, et améliorer son accessibilité... La gare de Lamballe devra être adaptée à la nouvelle génération et aux nouvelles pratiques de constitution des TGV (double rame ou rame à double étage) afin de garantir les possibilités techniques d'une desserte à moyen terme.

Dans le cadre du projet LNOBPL, la modernisation doit se faire en incluant la gare de Lamballe, composante importante de mobilité du territoire. Cet élément est alors totalement incompatible avec le scénario vert.

3. RECHERCHER LE MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ/COÛT

Considérant le contexte financier contraint des collectivités, nationales et locales, il est primordial de s'interroger sur le coût du projet. Le scénario offrant le meilleur rapport coût/service doit alors être privilégié.

Le scénario retenu devra bénéficier au plus grand nombre d'usagers, faciliter le développement du transport de fret et de voyageurs, (en prenant notamment en compte la desserte du futur aéroport international, qui constituerait un nouvel outil de développement régional), et être financièrement réalisable. Cependant, s'agissant des gains de temps, d'efficacité et de coût, il convient de ne pas ignorer les conclusions du rapport récent de la Cour des comptes. Ainsi, les gares de Lamballe, mais aussi celles de Plestan, Plénée Jugon et Broons permettent aussi un transport de fret, élément indispensable à l'économie du territoire.



En effet, 10 trains de fret s'arrêtent à Lamballe par jour irriguant tout le territoire. Les transports de marchandise sont aussi indispensables pour les secteurs économiques tel que l'agroalimentaire, l'automobile...

La LNOBPL doit alors être compatible avec les deux flux : voyageurs et marchandises.

4. LIMITER LA CONSOMMATION DE FONCIER

La consommation foncière de chaque scénario demandera des précisions. Comme l'indique la charte régionale en matière de foncier, il est nécessaire de limiter au maximum cette consommation, d'une part pour des raisons environnementales, et d'autre part pour des raisons économiques. Riche de sa diversité écologique (espace naturel, littoral, espace forestier...), le territoire, doit être préservé au maximum.

La consommation de foncier doit être limitée autant que faire se peut. L'une des richesses du territoire, réside dans l'agriculture et l'industrie agro alimentaire, c'est pourquoi la préservation des terres agricoles du département est prioritaire, pour préserver les capacités de production de nos territoires.

5. GARANTIR UNE MEILLEURE DESSERTE VERS PARIS, L'EST DE L'EUROPE, ET VERS LE SUD-BRETAGNE

Le projet de LNOBPL doit permettre à l'ensemble du Penthièvre et du Mené d'obtenir une meilleure desserte ferroviaire vers Paris et l'Est de l'Europe en terme de temps de parcours et de nombre de desserte.

Ce développement se fera non seulement par des infrastructures ferroviaires performantes et durables mais aussi au travers des déplacements aériens. L'accessibilité devra être aisée vers Nantes et vers l'Aéroport du Grand Ouest, et viendrait compléter l'offre de transport ferroviaire. Son aire de chalandise couvrirait tout le secteur du grand Ouest et même au-delà. En cela, la desserte ferroviaire de Nantes constitue un enjeu majeur pour notre secteur qui doit être

examiné comme un principe d'aménagement assurant une liaison efficace entre la Bretagne Nord et Nantes et son aéroport. Le contournement à terme de Rennes à l'Ouest, en évitant le passage en gare de Rennes, via la réalisation d'un shunt, devra faire partie intégrante des scénarii étudiés par RFF.

Conclusion :

A l'évidence le scénario vert ne doit pas être retenu car il est totalement inapproprié à notre territoire. De plus, au regard des arguments cités ci-dessus et sous réserve d'une vérification liée aux consommations foncières, le scénario bleu semble répondre le mieux aux enjeux de notre territoire : à l'exclusion dans tous les cas de la déviation de la gare de Lamballe.